

commission du codex alimentarius



ORGANISATION DES NATIONS
UNIES POUR L'ALIMENTATION
ET L'AGRICULTURE

ORGANISATION
MONDIALE
DE LA SANTÉ



BUREAU CONJOINT: Viale delle Terme di Caracalla 00100 ROME Tél: +39 06 57051 www.codexalimentarius.net Email: codex@fao.org Facsimile: 39 06 5705 4593

Point 6 de l'Ordre du jour

CX/FO 03/6

PROGRAMME MIXTE FAO/OMS SUR LES NORMES ALIMENTAIRES

COMITÉ DU CODEX SUR LES MATIÈRES GRASSES ET LES HUILES

Dix-huitième Session

Londres, Royaume Uni, 3 – 7 février 2003

PROJET DE LISTE DES FRETS ANTÉRIEURS ACCEPTABLES

COMMENTAIRES DES GOUVERNEMENTS À L'ÉTAPE 6

Les commentaires suivants ont été reçus de la part du Brésil, du Mexique, des États-Unis d'Amérique et de la Communauté Européenne en réponse à la CL 2000/22-FO.

BRÉSIL

1. CL 2002/22-FO - PROJET DE LISTE DES FRETS ANTÉRIEURS ACCEPTABLES À L'ÉTAPE 6

- Le Brésil est d'accord avec la Proposition de Projet de Liste des Frets Antérieurs Acceptables (liste 'positive'), faisant partie de l'Annexe de la CL 2002/22-FO, sauf en ce qui concerne l'inclusion du Méthanol (alcool Méthylique) – numéro de CAS 67-56-1.

Justification:

À cause des caractéristiques particulières du commerce national de cette substance, et en considérant l'existence de preuves de contamination de produits alimentaires (tels que les boissons alcoolisées) par du méthanol au Brésil.

Selon la note (2) rapportée dans l'Annexe de la CL 2002/22-FO, les substances non incluses dans cette liste pourraient être utilisées en tant que frets antérieurs si cela est accepté par l'autorité nationale compétente du pays importateur.

Cependant, si l'on considère la question "raffinage/traitement consécutif de l'huile ou de la graisse", constante de la note (3) dans l'Annexe de cette CL, il est entendu que les substances auxquelles il est fait référence dans cette Liste pourraient être acceptées en tant que fret antérieur pour le transport des huiles et des matières grasses uniquement dans le cas où le produit en question serait plus tard soumis à un processus de raffinage, ayant pour but d'éliminer une contamination possible. Selon ce point de vue, il est considéré que ces substances, en particulier le méthanol, ne peuvent pas être acceptées dans le cas du transport des huiles végétales extraites à froid, comme, par exemple, l'huile d'olive extra vierge.

- Le Brésil propose la version suivante de la Note (2) de l'Annexe de la CL:

“(2) Les frets antérieurs non inclus dans la Liste des Frets Antérieurs Acceptables ou même dans la Liste des Frets Antérieurs Immédiats Interdits ne seront acceptés que si l'autorité compétente du pays importateur juge que cela est nécessaire (voir section 2.1.3 du Code)”.

Justification: Bien que cette proposition soit faite de façon isolée dans chaque proposition, ou bien, dans la liste des frets antérieurs acceptables et dans la liste des frets antérieurs immédiats interdits, le Brésil considère que cette version-ci est plus claire.

MEXIQUE

Nous considérons que la liste de référence est adéquate tant qu'il existe une indication qu'il doit y avoir une procédure de nettoyage correcte pour les camions-citernes et les wagons-citernes avant le chargement d'huiles et de graisses alimentaires. Bien que ceci soit reconnu dans le document en question – sous les Notes (1) et (3) – il est très important de le souligner, car le Mexique est un importateur net de matières grasses et d'huiles.

Nous suggérons qu'il est aussi approprié de mentionner le fait que les produits importés doivent être traités et raffinés pour leur utilisation finale en tant que denrées alimentaires, afin d'éviter que tout contaminant non détecté dans la citerne reste dans les huiles et les matières grasses lorsqu'elles sont commercialisées pour la consommation humaine.

De plus, nous suggérons que des précautions doivent aussi être prises pour les matières grasses destinées à être utilisées dans les aliments pour animaux, car tout contaminant entrant dans la chaîne alimentaire pourrait affecter la santé de l'animal et être passé aux humains.

ÉTATS UNIS D'AMÉRIQUE

Les États Unis ont plusieurs sujets d'inquiétude en ce qui concerne le développement de cette liste par le Comité. Les États Unis recommandent fortement que le Comité interrompe l'élaboration de la Liste des Frets Antérieurs Acceptables et ils recommandent que la Liste du Codex des Frets Interdits qui avait été adoptée à la Vingt-quatrième Session de la Commission du Codex Alimentarius soit révoquée. Enfin, nous demandons que la Section 3.1.2 soit amendée de la façon suivante:

"2.1.3 Contamination

Une contamination indésirable peut provenir de résidus d'un produit manipulé préalablement, de l'équipement, de poussières, de la pluie et de l'eau de mer ou par addition accidentelle de produits différents. Dans les installations de stockage et les bateaux, il peut s'avérer particulièrement difficile d'assurer la propreté des valves et des tuyauteries, particulièrement là où elles sont communes à plusieurs citernes. La contamination est évitée grâce à une bonne conception des systèmes, à des routines de nettoyage adéquates et à un service d'inspection efficace, et sur les bateaux, le transport des huiles dans des systèmes de réservoirs séparés, dans lesquels les frets antérieurs sont en conformité avec les recommandations des Organisations Non-Gouvernementales Internationales compétentes, c.à.d., la Federation of Oils, Seeds, and Fats Association, et National Institute of Oilseed Products. (Association de la Fédération des Huiles, des Graines et des Graisses, et l'Institut National des Produits Oléagineux)."

Raisonnement:

Le comité n'a pas développé de critères d'évaluation des composés, et il n'a pas non plus développé de procédé pour mettre régulièrement à jour ou amender les listes. Pour cette seule raison, il est impératif que le Comité s'efforce de résoudre les questions de procédure impliquées dans la génération, le maintien et la mise à jour de la (des) Liste(s) et qu'il se fie aux recommandations fournies par les Organisations Non-Gouvernementales Internationales. En outre, l'Article I (b) et (d) de la Commission du Codex Alimentarius encourage les Comités du Codex à se coordonner et à utiliser le travail effectué par les organisations internationales. De plus, si les critères d'évaluation des composés étaient acceptés, il n'existe pas d'organisme scientifique gouvernemental international pour effectuer cette évaluation.

Pendant de nombreuses années, le National Institute of Oilseed Products (NIOP) (Institut National des Produits Oléagineux) a maintenu des règles commerciales volontaires pour le commerce des huiles et des graisses alimentaires. Ces règles comprennent les listes de frets antérieurs et les recommandations pour l'inspection et le nettoyage des véhicules et des navires de transport pour assurer que les huiles et graisses alimentaires restent sûres et pures durant le transport.

FOFSA, une organisation commerciale basée à Londres et similaire au NIOP, propose aussi des règles commerciales pour référencer leurs listes de frets antérieurs établies. Bien que ces listes soient volontaires

entre vendeurs et acheteurs, l'histoire a montré qu'elles ont bien fonctionné pour aider l'industrie à maintenir la sécurité et la salubrité des huiles et des graisses alimentaires durant le transport.

L'aspect le plus important des listes de frets antérieurs de ces deux organisations est le processus de pétition organisé utilisé pour ajouter ou retirer des substances. Il faut noter aussi que ces deux organisations ont travaillé en coopération pour créer ensemble des listes harmonisées.

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

Commentaires d'ordre Général

Le projet de liste proposé pour les Frets Antérieurs Acceptables doit être inclus dans le Code de Pratique pour le stockage et le transport des graisses et des huiles alimentaires en vrac.

L'objectif est de faciliter le commerce de ces denrées tout en assurant un degré élevé de protection de la santé. Afin d'atteindre cet objectif, il est impératif d'établir des conditions appropriées pour éviter le risque de contamination par une substance préalablement transportée dans le même conteneur.

La Communauté Européenne a réglementé ce problème par le biais de la Directive du Conseil 93/43/EEC. Cette législation a établi le principe général suivant: les denrées alimentaires en vrac sous forme de grains, de poudre ou de liquide, doivent être transportées dans des réceptacles ou des conteneurs réservés à cet usage.

Cependant, dans certaines circonstances et sous réserve de l'application de bonnes pratiques d'hygiène et d'un programme HACCP (analyse des risques et maîtrise des points critiques), une dérogation à ce principe général a été accordée pour le transport des graisses et huiles alimentaires en vrac par mer (Directive 96/3/EC). Cette dérogation fait appel à une liste de substances non alimentaires, qui peuvent être transportées durant le voyage qui précède le transport de graisses et d'huiles alimentaires. Cette liste a été décidée à la suite de l'évaluation de ces substances par le Comité Scientifique des Denrées Alimentaires (SCF). La Directive 96/3/EC requiert que cette liste soit révisée afin de prendre en compte les développements scientifiques ou techniques.

Il a récemment été demandé au SCF de reconsidérer l'opinion précédente sur les risques potentiels posés par les substances proposées comme étant des frets antérieurs acceptables dans l'Annexe de la Directive 96/3/EC, en ce qui concerne en particulier les substances qui n'avaient pas été considérées comme acceptables selon la précédente opinion du SCF¹. Ce processus de révision, malheureusement, prendra plus de temps que prévu (fin 2002) à cause de l'inachèvement des dossiers fournis par la FOSFA.

Il faut également souligner que le principe de dresser des listes de produits compatibles avec le transport ultérieur d'huiles et de graisses alimentaires en vrac procure bien une protection suffisante contre la contamination uniquement si toutes les mesures de nettoyage appropriées sont appliquées correctement avant le chargement des huiles et graisses alimentaires. Il est par conséquent important que ces mesures de nettoyage soient spécifiquement adaptées à la nature de la substance transportée dans le fret antérieur.

Commentaires spécifiques

La Communauté Européenne peut appuyer le principe d'une liste positive, mais elle maintient ses réserves sur la proposition d'un projet de liste de frets antérieurs acceptables tels qu'il est présenté dans l'Annexe de la CL 2002/22-FO. La raison en est que cette liste a été obtenue en regroupant simplement les substances approuvées comme frets antérieurs acceptables par le EU-SCF, FOSFA Int. et NIOP sans qu'elles aient été soumises à une évaluation scientifique préliminaire précise.

Il faut en particulier noter notre inquiétude que les listes FOSFA/NIOP sont uniquement des listes commerciales, qui reflètent essentiellement les modalités commerciales et les pratiques de transport et pas

¹ Les substances soumises pour évaluation par le SCF mais considérées (en 1996) comme non acceptables en tant que substances appropriées comme frets immédiatement antérieurs pour les huiles et les matières grasses pour la consommation humaine: Cyclohexanol; Cyclohexanone; Esters Méthyliques d'Acides Gras: Laurate de méthyle, palmitate de méthyle, stéarate de méthyle, oléate de méthyle; 2.3-Butanediol; 1.3-Propylène Glycol; iso-Butanol.

nécessairement une évaluation scientifique adéquate complète.

La liste de l'EU-SCF doit aussi être reconsidérée, si cela est approprié, à la lumière des résultats du processus continu de réévaluation.

La Communauté Européenne, par principe, pense qu'avant de prendre une décision à ce sujet, il est nécessaire de se mettre d'accord sur les critères et les procédures d'évaluation à appliquer pour inclure des substances dans la liste ou pour l'amender dans le futur.

Pour toutes les substances incluses dans le projet de liste des frets antérieurs acceptables proposé par le CCFO (Comité du Codex sur les Matières Grasses et les Huiles), il est par conséquent nécessaire d'assurer qu'une évaluation a été effectuée par le JECFA (= CMEAA : Comité mixte FAO/OMS d'experts sur les additifs alimentaires) ou un autre organisme scientifique reconnu en accord avec les critères et procédures acceptés, y compris une évaluation appropriée des risques. Seules les substances ayant été évaluées de façon favorable peuvent être incluses dans la liste et approuvées par le Codex.

La Communauté Européenne souhaiterait aussi insister sur le point qu'en cas de nouvelle évaluation, les parties requérantes devraient, en principe, fournir toutes les données scientifiques et les informations nécessaires.

En conclusion, la Communauté Européenne demande fermement que tous les points soulevés ci-dessus soient entièrement discutés et considérés avant de prendre toute décision sur le sujet en question.

La Communauté Européenne profite de cette opportunité pour réitérer son inquiétude au sujet de la décision d'adopter une liste négative des Frets Immédiats interdits. L'existence de deux listes introduira une zone d'incertitude, qui fera qu'il s'avèrera déroutant et difficile pour les autorités des États Membres de gérer ce système.